EL BATALLON de INGENIEROS de COMBATE No. 3

(Con Sede en la Ciudad de Paso de los Toros)

Indice temático



Vista panorámica de caminos de acceso a la Unidad

CREACIÓN Y ORGANIZACIÓN

" *Ministerio de Guerra y Marina*
Montevideo, Noviembre 29 de 1922.-
Vista la ley de 27 de octubre de 1920 , por la que se autoriza a la Presidencia de la República para transformar , a medida que las necesidades del Ejército lo requiera , unidades de Infantería o Caballería en batallones de pontoneros, ferrocarrileros y telegrafistas.-

El Presidente de la República , decreta :

Art. 1º. Sobre la base del Batallón de Infantería No. 14 , constitúyase el ***Batallón de Ferrocarrileros y Telegrafistas No. 1****.-*
Art. 2o. ***. . .***
Art. 3o. ***. . .***
. . .

BRUM
Gral. S. Busquet "

Así rezaba el Decreto que disponía la creación de la tercera Unidad del Arma desde 1915 , esta decisión gubernamental estaba avalando el convencimiento que existía no solo dentro del ámbito castrense sino también a nivel nacional de la necesidad de creación de otras Unidades de Ingenieros , razón fundamentada en tan fecundos logros que obtuviera el Batallón de Ingenieros No. 1 a través de su gestión desde el 20 de diciembre de 1915.-

Los efectivos asignados a la nueva Unidad fueron :

2 Jefes , 2 Capitanes , 3 Tenientes , 2 2dos. Tenientes , , 3 Alféreces , 1 maestro de Instrucción Primaria , 2 Sub Oficiales , 8 Sargentos , 16 Cabos , 6 Sdos. Distinguidos , 3 Tambores , 3 Cornetas y 120 Soldados.-

El Batallón de Infantería No. 14 , base sobre la que se crea el nuevo Batallón , se encontraba en el Cerro de Montevideo , desde este lugar sus efectivos son trasladados a la Ciudad de Maldonado , donde se había dispuesto quedaría asentada la nueva sede para la Unidad de Ingenieros.-

Por iniciativa del primer Jefe de la Unidad , Mayor Victoriano Rovira , el 27 de diciembre se aprueba el 1er. emblema del Batallón , símbolo que reunía elementos de cada una de las especialidades que lo integraban : la máquina por ferrocarrileros y los rayos por telegrafistas.

LOS CAMBIOS de DENOMINACIÓN

****** Con fecha 29 de noviembre de 1922 , se crea esta Unidad con el nombre de **Batallón de Ferrocarrileros y Telegrafistas No.1**.

****** A los 5 meses de Su creación la Orden General del 25 de abril de 1923 establece el primer cambio de denominación para esta Unidad , que pasará a llamarse **Batallón de Ingenieros No.3 (Ferrocarrileros)**.-

****** El 8 de mayo de 1923 el P.E. modifica nuevamente su denominación , " *hasta tanto no se establezca la denominación del arma a que pertenecen* ", por la de **Batallón de Ferrocarrileros No. 1**.-

****** Al ser sancionada la Ley de Presupuesto General de Gastos , el 7 de febrero de 1925 , se vuelve a modificar las denominaciones de las unidades entre las que figura este cuerpo que pasaría a llamares desde esta fecha **Batallón de Ingenieros No. 3 (Ferrocarrileros)**. -

** Por resolución del 5 de marzo de 1940 el Poder Ejecutivo modifica la distribución de fuerzas del Arma de Ingenieros y sus denominaciones , desde este momento al Batallón se le elimina la característica de su especialidad , quedando con el nombre de **Batallón de Ingenieros No. 3**. Por su parte la misma norma le asigna a la Unidad la categoría de Batallón de Ing. Divisionario , organizándose funcionalmente en 3 Compañías : de Pontoneros , de Zapadores y de Trasmisiones.-

** Finalmente , y hasta el presente , la Unidad pasó a denominares como **Batallón de Ingenieros de Combate No.3** , de acuerdo a la Orden del CGE NO.8135 del 14 de enero de 1981 , respondiendo al Decreto del Poder Ejecutivo que creaba la Brigada de Ingenieros No.1.-

SEDES y GUARNICIONES

** **MALDONADO** , esta Ciudad constituye su primer asiento desde enero de 1923.-

** **MONTEVIDEO y CANELONES** , desde enero de 1930 , al ser relevado de su Guarnición en Maldonado la unidad fue fraccionada en dos destacamentos que se instalaron , uno en el Cuartel de Peñarol y el segundo en el Cuartel de San Ramón (Dpto.de Canelones).-

** **CERRILLOS** , se traslada a esta localidad desde comienzos de 1932.-

** **CANELONES y TACUAREMBÓ** , a fines de 1933 , vuelve a cambiar de Guarnición trasladándose a la Ciudad de Canelones primero , y poco tiempo después a la Ciudad de Tacuarembó.-

** **CANELONES** , nuevamente sobre fines de 1934 pasa a ocupar la Guarnición de Canelones , donde prestará sus servicios como Guardia de Cárcel.-

** **TRANQUERAS** , en el mismo año vuelve a ser trasladado , pasando a la Guarnición de Tranqueras (Dpto. de Rivera).-

** **PASO de los TOROS** , el 30 de marzo de 1935 , pasa a esta localidad ocupando el Cuartel que entregara el Batallón de Infantería No.10. Parte de los locales , que aún permanecen en su actual sede fueron los galpones de la primera y más importante industria que ha tenido Paso de los Toros : la saladeril fundada en 1884 por don Juan André y don Valentín Piñeyrúa. Finalmente este año y en este lugar termina el extenso periplo con sus sucesivos cambios de Guarnición.-

O B R A S

(Obras propias y de trascendencia nacional e internacional . Apoyos generales a instituciones y organismos públicos y privados)

Con la sucesión de hechos y acontecimientos protagonizados por esta Unidad a lo largo de su rico historial , se pretende aquí señalar aquellos que por sus características o especiales circunstancias de ocurrencia han sido más notorios y trascendentes. Como se comprenderá entonces , también señalaremos aquellas actividades cumplidas para el constante mejoramiento de sus propias instalaciones , tareas que el soldado de Ingenieros cumple con especial espíritu , dedicación y desprendimiento. -

1923

* Dentro de las primeras actividades desarrolladas se deben citar todos aquellos trabajos destinados a construcciones y demoliciones administrativas llevadas a cabo pararefacción de su primera sede en Maldonado.-

** **Construcción de la carretera San Carlos - Maldonado** . Desde el mismo inicio , el Comando del Batallón , procurando que la Unidad participara en obras de interés público , gestiona ante el Poder Ejecutivo para que le sean adjudicadas tareas específicas de esa Arma.
Atendiendo a la inquietud del Batallón , el Presidente de la República dirige la nota siguiente al Presidente del Concejo Nacional de Administración :

" *Tengo el honor de dirigirme a V.H. ofreciéndole el concurso del personal de clases y tropa del Batallón de Ferrocarrileros No. 1, para la realización de la carretera que une a San Carlos con Maldonado , siempre que se considere que hay gran interés en su construcción.*
Entiende la Presidencia de la República y en ese sentido se permite indicarlo , que bastaría que el Honorable Consejo asignara con tal fin una suma prudencial en el plan de obras para el próximo ejercicio financiero , la que se invertiría en la forma que V.H. dispusiera para la ejecución de los trabajos correspondientes cuya dirección superior también es de vuestra competencia.
Hay un interés superior en que las tropas del Arma de Ingenieros intervengan con sus actividades en la ejecución de obras públicas que como la mencionada favorecen de una manera especia] el progreso del país utilizando ventajosamente elementos capacitados para trabajos de carácter técnico.
Saluda a V.H. con su consideración más distinguida
JOSÉ SERRATO
Roberto P. Riverós "

En conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y con la Dirección de Vialidad como organismo rector inicia los reconocimientos y trabajos preliminares , obra que duraría aproximadamente 5 años.-

* Por iniciativa del **Consejo Departamental de Maldonado** , personal del Batallón construye 200 metros de calle en la planta urbana de esta ciudad , en la prolongación de la carretera a San Carlos.

* Por encargo del mismo Consejo se realizan , con personal del Cuerpo , tareas deextracción de piedra (canto rodado) en el arroyo San Carlos.

** Cabe mencionarse en este período el comienzo de una actividad atípica del Cuerpo , se trata de **trabajos de arboricultura** , que por cuenta del Servicio Forestal del Ministerio de Industrias , se comienzan en la **Isla Gorriti** , obra que se extenderá hasta 1929.-

". . . En 1926 se transplantaron 150.000 pinos marítimos mantenidos en almácigos desde el año anterior. Varios millares se perdieron por la natural inclemencia del lugar y las malas condiciones del terreno.
No obstante , según , la opinión técnica expresada con este motivo por el Director de Agronomía y el Director del Vivero de Toledo , la cantidad arraigada en ese año , que sumaron varios millares resultó todo un éxito en la labor realizada.
Plantáronse además 1.000 acacias "Trinervis" recibidas del Vivero de Toledo y se repusieron 10.000 "Tamarise" de los 45.000 que existían en el vivero hecho en la misma isla el año anterior.
Para las plantaciones de este año se hicieron almácigos de "Pino Marítimos", con los cuales se propusieron obtener 150.000 plantas para la época de transplante.
Se hicieron además almácigos de "Acacias Trinervis" que nacieron en una cantidad aproximada a 15.000 plantas.
Se preparó también tierra apropiada para hacer un vivero con capacidad para unos 20.000 " transparentes ".
Las cuatro especies citadas : " Pinos Marítimos ", "Acacias Trinervis " , " Tamarix " y " Transparentes ", eran las únicas a juicio del Jefe de la Unidad que la experiencia aconsejaba como las que podían prosperar en Gorriti hasta tanto el crecimiento de ellas no abrigase y protegiese a otras especies de árboles por entonces inadaptables al medio. Esta opinión fue corroborada por los técnicos anteriormente citados . . . " .-
" . . . Prácticamente , puede considerarse como definitivamente conquistada la mitad de la isla , esperándose que dentro de dos años más quedará arbolado el resto. Es de hacer resaltar que el arbolado de Gorriti , que fue tentado varias veces en diversas épocas por Municipios locales , y renunciando otras tantas por las muchas dificultades opuestas a esas iniciativas , ha sido conseguido por este Batallón en forma efectiva y notoriamente económica . . . ".-

Las citas corresponden al Capitán Mariano Cortés Arteaga en su Libro " Historial del Arma de Ingenieros 1915 - 1932 " , refiriéndose a la forestación exitosa que se desarrollaba en la isla durante el año 1927.-

1924

***** Dentro de las tareas que el Batallón desarrolla durante el período , la **carretera San Carlos - Maldonado** sigue ocupando un lugar relevante. Los trabajos durante este año , que se extendieron hasta el 26 de diciembre , comprendieron la construcción de 3 kilómetros y medio de carretera , incluyendo 4 alcantarillas , y una obra de hormigón para asiento de la máquina trituradora de piedra.

" . . .** Además se plantaron 1500 árboles al costado de la carretera construída y 300 estacas de sauce en los bañados próximos a ella* ***. . . ".-
" . . .** Se armó y tendió 5 km. ½ de vía Decauville construyéndose 3 puentes con pilotes de hormigón y maderas duras; y puentes de 20 m. de longitud con 2 pilotes centrales y 2 cabeceras de 5 m. de luz, y 2 puentes de 8 m. de largo con pilotes de hormigón de 1 m. 80 y vigas de quebracho para asiento de la vía* ***. . . " Citas de : Mariano Cortes Arteaga

El 25 de agosto de 1924 , queda librado al uso público un primer tramo de la carretera iniciada en el año anterior.-
En la ceremonia , el Oficial del Arma Teniente Edgardo Ubaldo Genta recita el siguiente poema de su autoría dedicado al Batallón de Ingenieros No.3 (Ferrocarrileros) :

"A los soldados del Batallón de Ferrocarrileros , en la inauguración del primer trozo de la carretera Maldonado a San Carlos.

Hossana, soldados de la patria,
gloria a vosotros, magníficos soldados,
de Roma, los brillantes legionarios,
de América, la entraña de una raza,
que, sin poner a las fatigas tasa,
y ensangrentadas las callosas manos,
transformasteis, los bloques en guijarros,
con el rudo golpear de los marrones,
modelando, los firmes eslabones,
de una más grande y más bella Maldonado.
Inteligencia y vigores concertados,
por brindar, a la madre, nueva gloria,
consagran en la paz, en esta hora,
la misión de oficiales y soldados,
de esos hijos ¡oh patria! denodados
que te adoran, te honran, te embellecen
por tí suspiran, sufren y perecen,
y, que, al morir, tu amado nombre aclaman:
sí, son ellos, los que así derraman,
sentimientos que agrandan y estremecen.
Obras de arte son, que no perecen,
las que, así realizáis, bravos soldados;
por siglos de los siglos, recordados,
habéis de ser, por vuestra obra bella;
verán, las gentes de mañana, en ella,
tanto vigor, amor tan desmedido,
que, al pisar, cada día, el buen camino,
terminado, por gracias y canciones,
a su vera, harán, sus oraciones,

por vosotros, los fuertes, los más dignos,
y las sombras de gauchos aguerridos,
tras los ínclitos Artigas y Riveras,
por las noches, en rápidas carreras,
y, a la una, llenando de sonidos,
de vidas, y guitarras, y flautines,
caravanas de amor, entre jazmines,
seguirán, la animada serenata,
sobre la alfombra, al parecer, de plata,
tendida, desde aquí, a otros confines
y metálico grito de clarines,
y sones armoniosos de trompetas,
el paso, rimarán, de los atletas,
las almas, henchirán
y hombres, y caballos, y mastines,
y cascos, y penachos, y banderas,
empujados, por cantigas guerreras,
y entre palmas de viejos y de niños,
cubrirán, vuestros nombres, de cariños,
vuestras tumbas, de lauros y de hiedras.
Hossana, soldados de la patria,
gloria a vosotros, magníficos soldados,
de Roma, los brillantes legionarios,
de América, la entraña de una raza;
ya aclamado vuestros nombres, pasa,
la inmortal procesión de nuestra historia,
repitiendo, los cantos de victoria,
del Rincón, de Las Piedras y Guayabos:
las armas, presentad, dignos soldados,
a vuestra propia, inmarcesible gloria".

1927

* En cuanto a los trabajos de vialidad , una vez finalizada la carretera San Carlos - Maldonado (el 11 de mayo de 1927) , el Batallón es autorizado a construir una carretera , con una extensión aproximada de 3 kilómetros para facilitar el acceso al **Puente sobre el arroyo Maldonado** , finalizando la misma el 28 de Junio de 1928.-

1928

* Mediante el envío de un destacamento participa activamente en las refacciones delEstadio de la Escuela Militar (actual Sede del Complejo Deportivo del Ejército en la Avda. Bulevar Artigas.-

1935

* Desde 1930 a 1935 la unidad debe cambiar varias veces de Guarnición como ha sido citado.-

* Instalado en la Ciudad de Rivera , durante los acontecimientos acaecidos con motivo del**movimiento revolucionario encabezado por Basilio Muñoz** , el Batallón recibe una orden de marcha , así , sus dos compañías se reúnen en

Minas de Corrales dirigiéndose a Paso Mariano (Cerro Chato). Dieciséis días de marcha con un recorrido de 420 kilómetros fueron el espaldarazo que esta Unidad necesitaba para demostrar que si como organización de trabajo era capaz y suficiente , no lo era menos cuando se trataba de cumplir misiones específicamente militares , actividades que merecieron el más cálido elogio de la superioridad en su momento .-

* Como ha sido citado , este año marca el fin de sus continuos cambios de Guarnición ,estableciéndose definitivamente en su actual sede de Paso de los Toros , desde el 30 de marzo. En esta localidad el Batallón de Ingenieros , ocupa los locales donde en el siglo XIX y primeras décadas del XX funcionara un Saladero.-

El historiador isabelino Pedro Armúa Larraud , en su libro "Historia de Paso de los Toros 1790 - 1930", páginas 106 a 110 , señala :

" El Saladero. Paralelamente a los hechos mencionados , del proyecto de amanzanamiento y la llegada del ferrocarril surgió en esta misma época , el tercer hecho fundamental : el saladero. Don Juan André , y don Valentín Piñeyrúa , llegaron a Paso de los Toros en 1884 , y examinaron el terreno , en forma especial , la margen norte del río , aguas arriba del arroyito Ceibal , en las proximidades de la vieja estancia de don Eufrasio Bálsamo. Allí arrendaron una pequeña fracción de campo , y comenzaron a levantar las paredes del edificio , donde pensaron fundar un saladero.
La elección del lugar se debió a que en ese momento se aseguraba que el ferrocarril cruzaría el río Negro en ese paraje , en el que las aguas corrían encajonadas entre dos altas barrancas.
Pero cuando ya las paredes habían alcanzado los tres metros de altura , y las piletas para el salado estaban casi terminadas , los propietarios se enteraron que los Ingenieros del ferrocarril , habían elegido otro punto para el tendido del puente y las vías.
Por ello suspendieron la construcción , y dirigieron sus miras hacia otro lugar , y encontraron que el más aparente , y que reunía las condiciones requeridas por la calidad de la industria saladeril , era el que estaba ubicado un poco al norte , donde terminaría el tendido de las vías , y que es actualmente el asiento del Cuartel del Batallón de Ingenieros No. 3 , porque quedaba muy próximo a las vías del ferrocarril , y al arroyo Sauce , en el que se podrían descargar los residuos.
A mediados de 1885 comenzó la construcción de dos grandes barracones , en los que tendría asiento la primera y más importante industria que ha tenido Paso de los Toros.
Terminadas las obras , el Saladero comenzó a funcionar a mediados de 1886. Para el embarque del tasajo , corambre y demás productos con destino a Montevideo , la Empresa del Ferrocarril construyó un ramal , que partía del final de la playa de maniobras , a la altura de la calle Gral. Laguna ; y se dirigía hacia el norte hasta el Saladero , distante de allí unos quinientos metros aproximadamente.
Como para llegar al Saladero , la vía debía cruzar parte de las manzanas Nos. 105 , 106 y 107 , que eran propiedad de don Venancio Bálsamo , la empresa gestionó y obtuvo de éste la donación de esas parcelas que totalizaron 3.524 m2 , otorgándose la escritura de donación el 25 de noviembre de 1886 en Montevideo , por ante el Escribano Juan José Aguiar.
Tal como aconteciera con el ferrocarril , la iniciación de las actividades en el Saladero , atrajo gran número de obreros especializados , y prontamente se convirtió en un emporio de trabajo.
De sus primeros propietarios poco se puede decir. De don Juan André , solamente que vino de Montevideo , al igual que su socio don Valentín Piñeyrúa , pero de éste se ha podido establecer que era el menor de una familia vinculada a las actividades saladeriles , y posteriormente a la industria frigorífica , y que su hermano mayor Pedro Piñeyrúa , tuvo a fines del siglo pasado un importante saladero en la desembocadura del Guaviyú , hoy departamento de Paysandú.
Los Señores André y Piñeyrúa sólo mantuvieron la propiedad del Saladero , durante poco más de un año , pues el 17 de diciembre de 1887 , lo vendieron a la firma Antonio Jaime y Hermanos , que lo denominaron "Santa Camila".
Con los Sres. Jaime , el establecimiento cobró mayor impulso , y en la última década del siglo pasado se convirtió en la principal fuente de recursos del pueblo. Para dar una idea de la influencia que tuvo en el desarrollo de la zona , basta decir que en los últimos años del siglo y hasta 1904 , llegaron a trabajar hasta

cuatrocientos operarios. Los viejos y queridos vecinos don Desiderio Antunes y don Alejo Héctor Cal , cuando se referían a esta época , siempre repetían que Paso de los Toros nunca había vivido una etapa de mayor prosperidad que cuando existía el Saladero. El Sr. Cal , con una expresión muy gráfica , decía : " dinero sí, había aquí cuando el Saladero , las libras corrían a montones ".
Se refería a la libra esterlina , la moneda de oro inglesa , y cuyo valor actual es el mejor índice para dar una idea del movimiento de dinero que existía en ese tiempo.
Y para establecer el valor intrínseco del Saladero , se transcribe un inventario efectuado por el tasador Pedro Ponce , extraído del título de propiedad de la finca conocida como "el alto", donde estuvieron los almacenes de la empresa del Saladero. Dice así el documento :
" Testimonio No. 28 - Propuesta Rural No. 157 - Tasación del Saladero "Santa Camila" , situado en Paso de los Toros , Dpto. de Tacuarembó , practicado por orden del Gerente de la Sección Hipotecaria del Banco Nacional el 28 de agosto de 1892 , y que totalizó la suma de $ 51.386,62. Pedro Ponce , tasador ".
Hecha la conversión de esta suma a los valores actuales , se ve claramente el volumen de la empresa.
La época de mayor importancia del saladero fue en la última década del siglo pasado , que fue cuando llegaron a trabajar hasta cuatrocientos hombres. En esta década , ingresó a la firma Antonio Elzear Mouret , y la firma pasó a ser : Jaume y Mouret , hasta el retiro de éste en 1899 , y de aquí hasta su cierre definitivo , fue Jaume Hermanos , con el nombre de "San Miguel" , y su director principal fue Miguel Jaume Barceló , que fue una figura de singulares relieves , y que en el breve lapso que vivió en el pueblo desarrolló no sólo la intensa actividad que significaba la dirección de una empresa tan importante como el Saladero , sino que fue factor de progreso integrando diversas comisiones.
Las instalaciones del Saladero comprendían cuatro enormes galpones , en los que se efectuaba el procesamiento de la carne para convertirla en tasajo ; se efectuaba el salado de los cueros ; se industrializaba la grasa ; y además existía una fábrica de carne y lenguas en conserva , de la compañía inglesa Mac Coll y Cía. Ltda.
La energía necesaria para el movimiento de las instalaciones era proporcionada por una gran máquina a vapor , con enormes calderas.
En la manzana No. 106 , vecina al predio del Saladero , en la esquina de las calles Colonia y Cerro Largo (hoy Zorrilla de San Martín) , se constituyó un enorme caserón de dos plantas , que servía de asiento a los almacenes y oficina del Saladero , en la planta baja , y de alojamiento a funcionarios administrativos , la planta alta. El almacén fue primeramente propiedad de la empresa , pero desde los primeros años del siglo , pasó a propiedad de don José Tejeiro , tronco de una familia de gran arraigo. Y al costado de este edificio , y aprovechando la elevada pared de las dos plantas , durante muchos años se practicó el viril deporte vasco. Y en el predio vecino , don Miguel Jaume Barceló , que a la sazón contaba con veinticinco años de edad , mandó construir en 1905 , una finca destinada a ser su hogar y la que fue denominada "Villa Carola" , en honor de la que sería su dueña doña Carolina Magno de Cavallo. Un hermano de ésta , el Ingeniero Antonio Magno de Cavallo , habría sido el proyectista y director de la obra. "Villa Carola" fue sin duda , una de las casa-habitación más lujosas de la ciudad. Desde el punto de vista arquitectónico , era del estilo de las casaquintas que a fines del siglo pasado y principios del actual , se construían en las proximidades del Paso Molino en Montevideo , y podría haber alternado entre las de más alta alcurnia. Llamaba la atención la riqueza y fortaleza del material empleado en su construcción , que pese al abandono de los últimos años , conservó el aspecto señorial.-
De las construcciones del Saladero se conservaron los enormes galpones que adaptados , sirvieron como cuadras para la tropa del Batallón de Infantería No. 19 , que lo ocupó en los primeros años de la década de los veinte , y actualmente está el Batallón de Ingenieros No. 3 ; la panadería fue demolida hace varios años ; el edificio del almacén , "el alto" , se conserva tal como era ; y la "Villa Carola" , fue demolida para dar paso a la nueva Ruta 5 **"**.-

1936

***** El 27 de noviembre de 1935 , el Poder Ejecutivo dispone que un grupo de personal militar , participe en la ejecución de los estudios de la construcción de los primeros tramos de **50 kilómetros del ferrocarril Sarandí del Yí al Paso de Pereyra**.
Este grupo será secundado en los trabajos por un Destacamento del Batallón de Ingenieros No.3 (Ferrocarrileros) . El trabajo dura hasta el mes de marzo de 1936.-

1938

* El 30 de noviembre , con motivo de un **incendio ocurrido en Chamberlain** , el Cuerpo colabora en la extinción y posterior remoción de materiales.

1939

* Respondiendo a necesidades locales de la población isabelina (Paso de los Toros) , el Batallón construye un **tramo de la calle 18 de Julio** dándole prolongación hasta el Club Náutico de la Villa de Paso de los Toros , obra debidamente reconocida por la Junta Local a través de Oficio remitido al Jefe de la Región Militar No. 3.-

* El 19 de junio de este año , el Director General Interino de la Aeronáutica Militar , Teniente Coronel Oscar D. Gestido , eleva un oficio a la Inspección General del Ejército planteando la necesidad de construir un **campo de aterrizaje en Rincón del Bonete** , con fines de uso Militar y atención de la zona. Durante los meses de setiembre , octubre y noviembre personal militar es afectado a las tareas de explanación para la obra .-

1941

* Continuando en el marco de actividades de apoyo a las obras publicas el Batallón amplía y acondiciona mediante relleno las **pistas de aterrizaje de Rivera, Artigas y Salto**.-

* Por haber desarrollado una destacada labor durante el tiempo que esta Unidad tuviera su asiento en Maldonado realizando múltiples obras en beneficio de la comunidad fernandina , fuerzas vivas de la zona propiciaron y concretaron la **donación de un Pabellón de Guerra** a la Unidad en tributo a las obras realizadas.-

* En trabajos ejecutados para mejoramiento de sus instalaciones se destacan : construcción de un nuevo local para la cantina ; renovación completa de la Plaza de Armas , levantándose su nivel con la construcción de muretes de material con relleno complementario.-

* Otros trabajos destacados en este período son : la construcción de una cancha de básquetbol en el Parque José Batlle y Ordóñez ; reparaciones en los Clubes de la Localidad , y en el año 1939 al instalarse el Comando de la Región Militar en la Ciudad de Paso de los Toros , realiza los trabajos necesarios para todas sus instalaciones.-

1944

* En obras de interés público , toma a su cargo el estudio técnico y realización de las obras de **drenaje del campo de aterrizaje en la Ciudad de Artigas**.-

1947

** El 22 de mayo de este año había sido la fecha acordada para la realización de un**encuentro al más alto nivel entre los Presidentes de Uruguay y Brasil** (Don Tomás Berreta y Eurico Gaspar Dutra , respectivamente). El lugar de reunión acordado resultó ser el mismo Río Cuareim (línea fronteriza entre ambas naciones) , a la altura de las Ciudades de Artigas y Quaraí. Ante tal acontecimiento la Unidad recibe como misión : construir un puente flotante con material reglamentario (de medias barcas) para ser empleado en la ceremonia de la fecha proyectada.-
Sorteando múltiples obstáculos climáticos construye el puente con espacio de tiempo necesario , pero debiendo levantarlo en los días previos a la fecha fijada con motivo de la creciente producida en el Cuareim. Con el límite de tiempo acotado , nuevamente reinstala toda la estructura flotante el 21 de mayo con adecuadas condiciones de seguridad , pero desarrollando toda la tarea bajo intensa lluvia.

1949 - 1957

* En obras de interés general fue profícua la labor cumplida durante 1949 , en efecto , se apoya a varios institutos de enseñanza (**Liceo y Escuelas Nos. 12 y 80**).-

* Se construye el basamento y entorno del **monumento al Gral. Artigas** en la Plaza de la Ciudad.-

* En Octubre de 1952 se le adjudica al Cuerpo un campo situado sobre el Lago de Rincón del Bonete , a la altura del Arroyo Cardozo , el que sería empleado para impartir instrucción y mantener ganado. -

* En este período , se realiza el reacondicionamiento de **viviendas en las Termas del Arapey** y reparaciones de caminos de acceso a las mismas. -

* Se construye el Panteón Militar en el cementerio local para los servicios a la Unidad y sus familiares.-

* Durante 1954 , el Batallón prosigue desarrollando las actividades propias de su Arma , debiendo destacarse los trabajos realizados en el campo de la navegación fluvial.
En este sentido , en el **Puerto viejo de vapores** , sobre el Río Negro , se hizo un muelle , escalera de piedra para acceso al mismo , limpieza general del entorno , y alambrado del predio , el que se forestó con paraísos y fresnos.

1959

****** Año de triste recuerdo para el territorio nacional y de intenso trabajo para esta Unidad militar. En el mes de Abril se producen **inundaciones en extensas áreas adyacentes del Río Negro** que resultan muy difíciles de controlar , principalmente en la salvaguarda de vidas humanas , ya que resultó imprescindible realizar la evacuación de la ciudad. A la Unidad , ubicada en el epicentro del desastre , se le afecta para el control , racionamiento , evacuación , seguridad y reacondicionamiento de la Ciudad de Paso de Los Toros. El rápido desarrollo de los acontecimientos que fueron de gran notoriedad , obligó a esta Unidad a un esfuerzo ilimitado digno de todos y los mayores elogios para su Comando , Oficiales y Personal de tropa que emplearon sin reserva todos sus recursos físicos y morales , dando , uno de los mayores ejemplos de acción cívica de nuestras Fuerzas Armadas.



Las zonas marcadas en negro en el mapa muestran los cursos de agua del territorio nacional que se hallan desbordados a consecuencia de la intensidad de las últimas lluvias caídas.

En este mapa de 1959 , las zonas marcadas en negro indican los cursos de agua desbordados por las intensas lluvias de Abril.-

" En esa emergencia, la población pasotorense pasó por todas las vicisitudes imaginables. Primero la duda , el temor frente a las lluvias que caían sin cesar y que engrosaban tremendamente los ríos y arroyos que se vuelcan en el lago de Rincón del Bonete , y qué hacían que las aguas fueran subiendo rápidamente junto al gran dique y que pondría a prueba la fortaleza de éste. Luego , la orden tajante de evacuar totalmente la ciudad , abandonando todo , y la incertidumbre de un futuro dudoso.
Pasado el peligro , el regreso y el encuentro con la desolación , que anonadó al principio , a los que regresaron de inmediato. Pero pasado ese momento de incertidumbre , el pueblo apretó filas , sacó a relucir el mismo coraje y la misma disciplina que había mostrado en la hora de prueba de la evacuación y comenzó la tarea de la reconstrucción **".**

Sigue el relato del Doctor Pedro Armúa Larraud :

" El valor que puede tener esta crónica , se funda en que el autor fue testigo , y si se quiere , en alguna manera , actor de los acontecimientos.
El mes de marzo se despidió con lluvias y llegó abril descargando toneladas de agua.
Las noticias que llegaban de todo el país no hablaban nada más que de ríos y arroyos desbordados ,

carreteras , vías y puentes destrozados.
Las lluvias se sucedían una tras otra como nunca se había visto , y la proximidad de la represa de Rincón del Bonete sembró el temor en la población. ¿ Resistirá el dique ?.
Esa era la pregunta que estaba en todos los labios , aun en aquellos que querían hacer privar la razón y argumentaban que la represa estaba muy bien calculada y construida , pero en el fondo la interrogante surgía. Muchas familias por precaución se ausentaron.
Los rumores de toda clase habían ganado la calle. Se decía que mientras que en todo el país los ríos y arroyos estaban desbordados , el río Negro , aguas abajo del Rincón estaba en su nivel más bajo , porque se estaba conteniendo el agua , para evitar un desastre en la presa en construcción de Baygorria. Otro , que se podría tomar una resolución extrema en Rincón del Bonete sin dar aviso a Paso de los Toros , lo que provocaría una inundación en toda la Ciudad.
Pero las compuertas fueron abiertas , y de inmediato el río , aguas abajo , comenzó a crecer acorde con el aumento del nivel del lago. Los barrios bajos de la ciudad comenzaron a inundarse , y se inició la evacuación de las familias ribereñas.
Las autoridades municipales departamentales , que habían tomado posesión de sus cargos el 1° de marzo anterior , no habían aún procedido a la designación del Concejo Local Autónomo , por lo que esa autoridad estaba acéfala. Frente a esta situación , un grupo de los más caracterizados vecinos se constituyó en Comité de Emergencia , con el fin de organizar el auxilio a los evacuados.



Botes abarlovados transportando personas evacuadas

El Comité de Vecinos se integró con el Director del Liceo , Dr. Juan P. Nassazzi , el Juez de Paz Pedro Armúa , el Jefe del Batallón de Ingenieros No.3 , Tte. Cnel. Andrés González , el Comisario José R. Olguera , el Secretario del Concejo Local Juan R. Sosa , el Dr. Dante Zerboni y los Sres. Célem Nárez , Dr. Valerio López y Dr. Guillermo Térra Núñez , designándose presidente al Sr. Juan R. Sosa. El Comité se abocó de inmediato a buscar solución a los problemas que planteaba la inundación , siendo los más urgentes la evacuación de los lugares bajos y el alojamiento de los evacuados y además procurar mantener la serenidad de la población. El Comité sesionaba en forma permanente y pública , en el Concejo Local desde el día 10 de abril.
Los acontecimientos se iban precipitando , ya que la lluvia seguía arreciando , y en los días 14 y 15 fue tremenda. Se calcula que en la noche del día 15 , cayeron sobre la zona más de 200 milímetros . El día 16 estuvo en el Comité de Vecinos , el Ingeniero de Rincón del Bonete , Julio Delacoste , que manifestó que con los datos que se poseían , anteriores a la lluvia del día 15 , el nivel de las aguas subiría frente a Paso de los Toros , aproximadamente dos metros el día 17. Se le preguntó sobre la seguridad del dique y contestó que pese a que no era ingeniero civil , tenía confianza en los ingenieros que proyectaron y construyeron la presa , y consideraba que el dique estaba absolutamente seguro. Un problema importante era la falta de comunicación entre Rincón del Bonete y Paso de los Toros , por el corte de la línea telefónica y por sugerencia del Sr. Armúa , se envió a Rincón del Bonete al funcionario del Juzgado de Paz Sr. Raúl Pereyra Ayala , que con su equipo de trasmisión de radio , mantuvo hasta último momento las comunicaciones.
El día 17 por la mañana , el Tte. Cnel. Andrés González informó que el Poder Ejecutivo había declarado a la zona en Estado de Emergencia , bajo el comando del Gral. Enrique O. Magnani , y que él debía asumir la responsabilidad en la Ciudad , y solicitó que el Comité de Vecinos continuara prestando su

colaboración.
El mismo día 17 , a las 14.30 horas el Jefe de la Central Rincón del Bonete , Ing. Roberto Maisonabe , envió al Ing. Delacoste a informar al Cnel. Leomar Miranda que se hallaba al frente de la Región Militar No.3 , que se calculaba que el lunes 20 , el agua llegaría al coronamiento del dique , lo que así sucedió.
Y llega la noche del día 17 de abril de 1959 , fecha inolvidable para Paso de los Toros , cuando a las 21 horas , el Gral. Magnani , que había realizado una visita a Rincón del Bonete , informó en la sede del Comando de la Región Militar No.3 a las autoridades locales y principales vecinos que la ciudad , que a partir de esa misma noche , sería evacuada totalmente. La noticia llevada por los altavoces y por las radios de Montevideo que desde la Inspección General del Ejército trasmitían , llegó en un instante a cada casa**. . . "**



Vista aérea de Paso de los Toros durante las inundaciones de 1959

" . . . y cuando asomó la luz del sol de la mañana del día 18 , cuatro quintas partes de los habitantes ya habían abandonado la Ciudad. Durante toda la noche , por la Ruta 5 , hacia el norte y hacia el sur , en forma especial en la primera dirección , se observó la larga caravana de los que evacuaban por sus propios medios , muchos a pie , llevando lo imprescindible y acampando donde pudieran. Se improvisaron carpas con sábanas o frazadas atadas a la parte superior de los alambrados. Las estancias ubicadas más allá de vialidad , que era el límite de la evacuación , se colmaron de refugiados , lo mismo que los Pueblitos vecinos de Peralta y Achar , que en un día , vieron triplicada su población.
Sin embargo , y cuando ya el ochenta o noventa por ciento de la población se había ido , en el juzgado de Paz se formalizó a las diez de la mañana una ceremonia de matrimonio.
El Juez de Paz Pedro Armúa autorizó el casamiento de la valiente pareja integrada por Roberto García y Magdalena Costa que horas más tarde atravesaban el arroyo Salsipuedes ya como evacuados.
El Comando Militar , con el Gral. Magnani y el Batallón de Ingenieros No.3 al mando del Tte. Cnel. Andrés González , se instaló en Estación Chamberlain , y allí también se instaló una pequeña Sala de Auxilios , con los Dres. Guillermo Térra , Dante Zerboni y Rubén Curi.
En este lugar fue donde se albergó el mayor número de los que se evacuaron hacia el norte , pudiéndose estimar que Chamberlain , que comúnmente no tenía más de cien habitantes , albergó en esos días más de dos mil personas , que vivieron en vagones del ferrocarril o en carpas.

. . .

Veinte días después se inició el regreso. El panorama que hallaron los obligados viajeros era desolador ; el olor nauseabundo del sedimento dejado por las aguas ; casas y muebles destrozados o desaparecidos.

. . .

El saldo fue tremendo , casi mil doscientas viviendas afectadas y los muebles destrozados de muchas más.

. . .



Vista aérea de la ciudad de Paysandú durante las inundaciones de 1959

Se constituyeron dos Comisiones Vecinales con ese único fin. Una se denominó " Unión Isabelina " , bajo la presidencia del Escribano Erico Pedro Vaz y como vocales : Walter Benelli , Mario Nogueira , Juan A. Esponda , Célem Nárez , Ernesto Tambasco , Séptimo Bálsamo , Agr. Miguel López Alfonso , Faustino González , Gualberto y Alberto Amarillo , Jorge Rahí , Alberto Nogueira , Alcides Romano , José Cañan , Nelson Pardiñas , José T. Cardozo , Horacio y Ramón Pereira. Esta comisión recolectó fondos y construyó dos cómodas viviendas en un predio que adquirió en calle Bálsamo , casi Dr. Baltasar Brum , en la manzana No. 96 , las que sorteó entre damnificados correspondiéndoles a los vecinos Adilio Humberto Silveira y Ramona González de Elias las que fueron entregadas en acto público en el que hizo uso de la palabra el Esc. Vaz.
La otra se constituyó en una asamblea vecinal realizada en el Concejo Local , con el fin de aunar esfuerzos a fin de procurar soluciones para los numerosos y graves problemas que se planteaban a la ciudad en esos tremendos momentos.
Fue designado presidente el Escribano Luis Aicaguer ; Vice el Pbro. Daniel Franco , Secretarios Baltasar Prieto y Norberto Bernachín ; Tesorero Juan Pintos da Silva ; Pro Tesorero Néstor Rodríguez ; Vocales Pedro Armúa , Nicolás Herrera (h) , Tte. Cnel. Andrés González , Saúl Filippini , Dr. Valerio López , Santiago Tello , Carmelo Lugo , Esc. Erico Vaz, Juan R. Sosa y Olyntho Tajan.
Esta Comisión de inmediato se abocó a la tarea para la cual había sido designada , y lo primero que hizo fue enviar una numerosa delegación a Montevideo , con el fin de entrevistarse con las autoridades nacionales , urgiendo la búsqueda de soluciones inmediatas y mediatas para los distintos problemas que había traído la inundación. Esta Comisión se disolvió al crearse la Filial de la Comisión Nacional para damnificados.

. . .

El Poder Ejecutivo constituyó la Comisión Nacional pro-Damnificados , bajo la presidencia del Gral. Osear Gestido , que inició de inmediato una eficaz tarea en todo el país.
El 3 de junio estuvieron en Paso de los Toros el Vicepresidente de esa comisión Sr. Alberto Puig Larravide y el Ingeniero Daniel Ferrés , con el fin de observar cuáles eran las necesidades más urgentes. Al mismo tiempo se creó la Filial Local de la Comisión Nacional , recayendo las designaciones en las siguientes personas : Presidente : Miguel Volpe (Presidente del Concejo Local) ; Vicepresidentes : Cnel. Leomar Miranda (Jefe de Estado Mayor de la Región Militar) y Dr. Dante Zerboni (Vicepresidente del Concejo Local) ; Secretarios : Juan R. Sosa (Secretario del Concejo Local) y Mario Sánchez (maestro). Tesorero : Norberto Bernachín (bancario) ; Vocales : Pedro Armúa (Juez de Paz) , Juan Pintos da Silva (Gerente del Banco República) , Mario Nogueira (Gerente de la Caja Popular) , Nicolás Herrera (Gerente de la Sociedad Rural) , Tte. Cnel. Andrés González (Jefe del Batallón de Ingenieros No.3) ……. se designó una subcomisión de viviendas , encargada de la construcción y refacción de las viviendas afectadas por la inundación, que integraron : Esc. Erico Vaz , Pedro Armúa , Cnel. Leomar Miranda , Olyntho Tajan , Carmelo Lugo y Siul Rodríguez ; y otra de adquisiciones , integrada por Juan Pintos da Silva , Tte. Cnel. Andrés González , Norberto Bernachín y Ricardo Romano **".-**



El Batallón de Ingenieros , no escapa ni a las dificultades , ni a las tareas que desarrolla la población. En efecto , sus hombres participan activamente en la empresa de reconstruir la localidad. Los trabajos ejecutados , así como la voluntad desplegadas merecieron la siguiente felicitación :

" Montevideo, 28 de mayo de 1959.

Señor Inspector General del Ejército:
Cúmpleme llevar a su conocimiento la labor desarrollada por el Batallón de Ingenieros No.3 , bajo las órdenes del Comando Militar de Emergencia de Paso de los Toros.
En esta Unidad recayó la ejecución de la operación de evacuación de la Ciudad. El reducido efectivo , así como la diversidad de funciones a cumplir , exigió a sus integrantes una ímproba labor , a la cual se dedicó por entero , desde el Jefe al soldado , con entusiasmo y dedicación que prestigian al Arma y por ende a las Fuerzas Armadas de la República.
Entre las diversas tareas cumplidas cabe destacar :
* restauración del material de barcas , en desuso , y el establecimiento de compuertas para el pasaje por el Arroyo Sauce , servicio que permitió transportar material a Rincón del Bonete y la evacuación de la población de esa localidad única ruta terrestre disponible.
* Un destacamento de 1 Oficial y 39 hombres , trabajaron en la obra de movimiento de tierra , para la abertura de la brecha en Rincón del Bonete , siendo evacuados posteriormente por helicóptero.
* Evacuación de la población de Paso de los Toros , cumpliendo innumerables tareas que insumieron el resto de los efectivos de la Unidad.
* En Chamberlain , trabajos y servicios de campamento , carga de abastecimientos en Paso de los Toros, etc.
* Limpieza de la ciudad de Paso de los Toros , recuperación de materiales arrojados por la inundación.
* Servicio de vigilancia en la ciudad , antes y durante la reocupación.
* Recuperación del Cuartel.
* Servicio de carneada.
* Es de destacar que tanto la corporación de Oficiales como el Personal de Tropa que tiene sus familiares, en la ciudad, estuvieron permanentemente en servicio, descuidando los más sagrados deberes familiares, en bien de la función. Muchos de los integrantes, desconocían a varios días de la evacuación el lugar donde se encontraban sus familias.
Viviendo esta incertidumbre, sabiendo que sus hogares se encontraban perdidos , esta Unidad trabajó con ahínco y voluntad, pese a las inclemencias del tiempo y deficiencias de equipo , que hacían más sacrificada la penosa labor cumplida con toda abnegación.

Saluda a Ud. atentamente
El Jefe del Estado Mayor General del Ejército
General Enrique O. Magnani "

****** Además de todas las actividades realizadas para atender a los habitantes de Paso de los Toros , así como encarar la reparación del Cuartel , el Batallón participa en la**reconstrucción del puente ferrocarrilero sobre el río Queguay**.-
Se materializa así una importante contribución a A.F.E. (Administración de Ferrocarriles del Estado) , que comienza a realizarse el 18 de junio de 1959 , y permanecerá hasta el año 1962 , las estructuras armadas asegurarán por ese lapso de tiempo (casi tres años) las comunicaciones ferroviarias desde y hacia el litoral norte uruguayo.
Una esclarecedora crónica de esta importante obra se puede apreciar en el relato de dos señores ingenieros de AFE , que se transcribe a continuación :

Crónica de los Sres. Ingenieros de AFE , don Enrique Campal y don Héctor Pastori publicada por la Revista " Ingenieros y Trasmisiones " (Año II , No. 1 , Montevideo , abril 1964)

"Contribución del Arma de Ingenieros en la construcción del Puente Queguay

Se expondrá a continuación la obra callada y firme que le cupo al Arma de Ingenieros , para dar paso a los trenes entre dos regiones del país , separadas a causa de las fuerzas de la naturaleza.
Inundaciones de abril de 1959. Las grandes lluvias del mes de abril produjeron daños cuantiosos en toda la región Norte del país. La red de caminos resultó afectada , poblaciones del litoral sufrieron daños cuantiosos , las ciudades de Paysandú , Salto y Artigas , resultaron con destrozos en su tercera parte.
La obra hidroeléctrica fundamental del país sufrió durante meses , por inundaciones en sus salas de máquinas. La ciudad de Paso de los Toros conoció las dificultades de una evacuación de sus habitantes.
La red ferroviaria sintió grandemente las consecuencias de las grandes lluvias. La línea de Paso de los Toros-Rivera tuvo muchos destrozos que costaron muchos trenes de piedra para su reparación.
Pero en el litoral una gran parte de la red fue arrastrada ; terraplenes enteros destrozados ; un gran puente sobre el Río Queguay cayó por arrastre de tres pilares centrales , y es en este clima de intensa nerviosidad en que comienza nuestra historia , que dividiremos en tres partes:

1º. Construcción del Puente de madera.
2º. Construcción del Puente Bailey.
3º. Sustitución del Puente Bailey por un puente definitivo.

Puente de madera sobre el Río Queguay. El puente ferroviario sobre el Río Queguay se encuentra a 24 kilómetros al Norte de Paysandú en la línea que une a Salto y Artigas.
Construido a mediados del siglo pasado , este puente metálico está formado por dos tramos de 50 m. cada uno y 5 tramos de 20 m. totalizando una longitud de 200 mts. entre estribos.
El río que tuvo una creciente extraordinaria (18 m.) arrastró la pila central y con ella cayeron dos tramos largos y dos cortos. Solo quedaron en pie 60 m. del lado Norte.
El cauce está encajonado en ese sitio y no bajó durante muchos meses hasta un mínimo de 6.50 cm. de agua.
Durante la construcción del puente de madera , su cota media fue de 7,50.
Primeros trabajos . Mientras se preparaban los movimientos de tierra y se restablecían las vías en la zona del litoral, las autoridades de A.F.E. y Militares aunaban esfuerzos en bien del país.
Se estableció que una compañía de 20 hombres al mando de un Teniente secundado por un Sargento y un Cabo se instalaran en la margen Norte del río formando un campamento en carpas , asillas desarmables y vagones cubiertos.
Puente de Pontones. Aquellos primeros hombres voluntariosos y decididos comenzaron la limpieza de la vegetación salvaje que bordeaba al río preparando los accesos para la instalación del primer puente que dio paso continuo a personas y pequeñas cargas - me refiero al puente de pontones.
Colocando pontones , travesaños y un piso especialmente preparado se construyó el primer puente elástico , sujeto a un cable de acero de donde pendían arrastrados por la corriente una sucesión de

pontones mantenidos alineados por una constante atención de aquellos primeros integrantes del Arma de Ingenieros de Paso de los Toros.
Este puente de pontones se mejoró con la colocación de una vía tipo Decauville por donde se transportaban los bultos sobre acoplados pequeños diseñados para este fin.
Pasaban también las zonas de cuadrillas y sus acoplados , pues la trocha de la vía era normal.
Quedó en servicio hasta la inauguración del puente de madera. Luego fue retirado ; todas sus piezas separadas se enviaron a su lugar de origen en Paso de los Toros.

Construcción del Puente de Madera

La falta de comunicación ferroviaria producía ingentes daños a la economía del país ; fletes por valor de $ 300.000 mensuales se perdían , pues era imposible transportar en camiones los millones de toneladas necesarias. El Directorio de A.F.E. ordenó así la construcción de un puente provisorio de madera capaz de dar paso en el menor tiempo posible.
e proyectó un puente de 120 m. de longitud , constituido por 27 caballetes sobre los cuales se colocaron 7 vigas de acero que sostenían durmientes especiales soportando los rieles. Para mantener la rigidez se arriostró convenientemente.
Trabajaron durante este período 220 hombres de los cuales 63 pertenecieron al Arma de Ingenieros con sedes en Paso de los Toros y Florida , respectivamente , bajo el mando del Capitán Bonifacino.
Diariamente se establecían los planes de trabajo en los que tomaban parte el Ingeniero , el Capitán y el Capataz General ; luego se cumplían éstos con la colaboración unánime de todos.
Este trabajo fue una oportunidad sin igual para establecer las facilidades y dificultades de la colaboración civil-militar en estado similar al de emergencia.
Todo el dinamismo del Comando Militar se trasuntaba en ejecución de sus hombres ; improvisación de herreros , remachadores , carpinteros , barrenistas y otras tareas artesanales que implican un largo aprendizaje de oficio , fueron reemplazados por el entusiasmo y adaptabilidad de los clases como ejemplo de la capacidad y maleabilidad de los integrantes de los Batallones No.2 y No.3 de Ingenieros , para resolver dentro de los escasos recursos que disponíamos y del corto plazo que dimos para la terminación del puente de madera (2 meses).
Este último compromiso deducido del alto valor humano que disponíamos, nos comprometió al hallar en el centro del río la gran columna de acero de 320 Ton. no detectada por los sondeos debido a la correntada y gran altura de las aguas en el período de estudios.
Sin embargo aquí también el personal del Ejército demostró vivacidad para hallar recursos de ingenio , reemplazando con los voluntarios a sumergirse hasta 6 m. , a los hombres ranas que hubiésemos necesitado.
Palancas simples , uso de cables de arrastre , todo fracasaba para mover la gran masa de hierro y hormigón , pero ninguna desesperanza nos amilanaba a pesar del plazo dado.
Por fin a golpes de una maza de 3. Ton. martillada desde una grúa , nos permitió destruir el obstáculo y continuar nuestro puente a tiempo.
Movimiento de tierra , voladura de la piedra hallada , instalación de la vía de acceso en una longitud de 1.500 m. simultáneamente a la colocación de caballetes insertados en el fondo del lecho rocoso , colocación de las vigas longitudinales , construcción del tablero e instalación de la vía , trabajando en dos turnos , muchas veces sin el descanso necesario , nos permitió terminar sin embargo un día antes de lo previsto , dando paso felizmente , sin accedentes a las 23 horas del día 13/9/59 con todos los faroles que disponíamos para la iluminación como una escena dantesca a la unión de las dos riberas con un puente que aunque provisorio resistió 5 crecidas que rebasaron sus 10 m. de altura en 1,50 y sin embargo aún hoy , diciembre de 1963, estamos a la espera del descenso de las aguas para su desarme.
Hemos cumplido así una tarea , aunados por el mismo sentimiento , para una obra ferroviaria pero de importancia nacional haciéndonos sentir felices de nuestra contribución y a mí en particular orgulloso de los hombres que realizaron este esfuerzo , recordando siempre aquel Cabo que con su clarín dio paso al primer cruce del torrentoso Queguay ".

Construcción del Puente "Bailey"

Al destruirse el antiguo puente de acero por las crecientes de abril de 1959 , las autoridades de AFE y militares encararon la posibilidad de rrecurrir al uso de un puente Bailey de emergencia de los empleados por los ejércitos aliados durante la Segunda Guerra Mundial.
Se gestionó ante el Gobierno de los EE.UU. la cesión de los tramos necesarios , éste accedió a ello , brindando además la información para encarar los estudios previos dimensionándolo de acuerdo al tráfico

ferroviario y a las condiciones particulares del Río Queguay.
El SGM (Servicio Geográfico Militar) realizó los Relevamientos aerofotogramétricos de la zona para definir el emplazamiento más conveniente del nuevo puente , el que luego de estudiar siete variantes se encontró como la más conveniente el antiguo trazado.
El Directorio de AFE dispuso que la Gerencia de Vías y Obras se abocara de inmediato a la construcción de las pilas (soportes) para la instalación provisoria de los tramos de Bailey , ya que era más económico para el mismo utilizar las bases requeridas para el puente definitivo.
El Instituto Geológico realizó los sondeos necesarios obteniendo muestras de las areniscas silicificadas que constituyen el lecho del río.
La Pila 1 construida en tierra simultáneamente al puente de madera.
La Pila 2 se construyó por el método de la península artificial.
Las Pilas 3 y 4 fueron hechas aprovechando el puente de madera , que de ex profeso cruzaba en esviaje entre ambas.
Se rectificó el lecho de roca de modo que pudiera asentar sobre él una especie de cajón de hormigón de 4 por 7 metros , que al montarse uno sobre otro pudiera bombearse el agua para proseguir los trabajos en su interior.
Instalación del Puente BAILEY
Terminadas las pilas comenzaron las obras de instalación del Puente Bailey con material almacenado en las proximidades.
Este puente fue donado por el gobierno de EE.UU. al gobierno del Uruguay , destinándose a las Fuerzas Armadas después que se realice el puente definitivo sobre el Río Queguay. Su costo en aquella época era de 1 (uno) millón de pesos.
Un equipo técnico militar procedente de Fort Belvoir (especializado en este tipo de material) en contacto con técnicos de AFE y del Ejército Nacional fijaron las normas , programas de trabajo , materiales complementarios y equipos a emplearse.
Sellados convenientemente los marcos de hormigón , se continuó la perforación de la roca interior , construyéndose luego una armadura de rieles y rellenas de hormigón ciclópeo.
. . .
El puente tiene en total 200 metros , estando formado por 16 paneles paralelos que en total miden 140 metros apoyados en el estribo sur , 4 pilas de hormigón , sobre pila de hierro y 3 tramos metálicos del viejo puente.
Las obras se realizaron en un tiempo récord de 45 días , trabajando 130 hombres en total , de los cuales 60 pertenecían al Batallón de Ingenieros No.3.
Las obras de fundación y erección de pilas han sido proyectadas y dirigidas por personal técnico de AFE , contando con la colaboración del personal del Ejército.
Por primera vez se empleó un sistema de montaje especial , diferente al empleado por el Cuerpo de Ingenieros de los EE:UU , que utilizan el método de lanzamiento.
Los tramos se armaron en tierra y luego en grupos de 4 paneles se levantaron con grúas accionadas por personal de AFE y se colocaron sobre las pilas que tienen una altura de 18 metros.
Una vez arriba se arriostraron convenientemente y se colocaron durmientes especiales construidos para repartir las cargas y encima se colocaron los rieles.
. . .
Técnicos de la Gerencia de Vías y Obras de AFE han hecho las comprobaciones necesarias para dejar habilitado el puente al paso de trenes y por su propia constitución este puente provisorio requiere una constante vigilancia y conservación.
Esta obra resultó de indudable beneficio para AFE , y para nuestro Ejército , que en la práctica se capacitó para el armado de este tipo de puentes que luego de prestar servicios en el Queguay por 2 años pasó a manos de las Fuerzas Armadas uruguayas.
. . .
Nunca será poco resaltar la importancia económica para el país al unir por tráfico ferroviario ciudades de Salto y Artigas con el resto del país y sobre todo para Montevideo que recibe la afluencia de la producción norteña.

Sustitución del Puente "Bailey" por un Puente Definitivo

Una vez terminado y habilitado para el tráfico el puente Bailey , quedaba resuelto el problema del tráfico sobre el Río Queguay sin interferencias en las crecidas normales , que con seguridad , como posteriormente se pudo constatar , cortarían el tráfico sobre el puente de madera.
Sin embargo la solución de emergencia aplicada a resolver el problema del tráfico ferroviario , no era permanente , pues la duración en servicio de este tipo de material (diseñado para operaciones militares

transitorias y en combate) es limitada y en nuestro caso particular , no debía excederse el período de un año.
A pesar de haber permanecido esta estructura militar en servicio un lapso de tiempo mayor al indicado , en el momento de su retiro pudo constatarse el perfecto estado de la misma , debido en parte a los coeficientes de seguridad que se fueron tomados por los técnicos especialistas , y en parte a que , cuando así pudo hacerse , AFE repartió el tráfico entre este puente y el de madera para disminuir el tonelaje total pasado sobre el mismo.
El proyecto del puente definitivo , quedaba ya delineado por la construcción anterior a la que supliría . En tal sentido , la luz total de la estructura , separación entre pilas , y tipo de apoyos estaban de antemano definidos.
Solo se cambiaría de acuerdo con el tipo de estructura que se colocara , el nivel de rodamiento , pues se estipuló como condición el que las partes más bajas de la estructura estuvieran por encima de la máxima creciente de abril de 1959.
. . .
El Plan de Trabajo establecía 2 estapas , la primera se realizaría manteniendo el Puente Bailey en servicio , mientras que en la segunda debería necesariamente cortarse el tráfico sobre esa estructura dejando únicamente como vía de unión el puente de madera susceptible de verse interrumpido por crecientes normales.
En líneas generales , en la primera etapa de la obra para el puente definitivo debían hacerse las obras de hormigón que estuvieran por debajo de la cota de sustentación del Puente Bailey , mientras que en la segunda parte de los trabajos se entraría al levantamiento de las pilas , estribos y terraplenes hasta su cota definitiva , procediéndose a la colocación de los tramos nuevos y la eliminación del Puente Bailey.
La construcción. La primera etapa de estas obras se inició en enero de 1962 y duró hasta abril del mismo año , estando la misma bajo la dirección del Ingeniero Héctor Pastori y se realizó en su totalidad con personal del Ente Ferroviario.
La segunda etapa. Los trabajos en ella se decidió iniciarlos recién cuando se hubieran recibido las partes de la superestructura adquirida en Austria y esto tuvo lugar en el mes de setiembre de 1962. Por tanto la etapa final de construcción se inició en el mes de octubre del mismo año.
. . .
El proceso de la obra , que describiremos , tuvo como esquema general el aprovechamiento del Puente Bailey de los tramos de 20 metros restantes como puente de servicio para el levantamiento de pilas y estribos y colocación del puente definitivo. Todo ello aprovechando la circunstancia de la diferencia de ancho entre las pilas de hormigón y la superestructura a colocar , ya que las primeras tenían un ancho de 6 metros con 20 centímetros , mientras que en total la superestructura adquirida tenía un ancho de 2 metros con 60 centímetros.
. . .
Una vez completado el tendido de la nueva estructura , se procedió al terraplenado del acceso norte del puente a los efectos de dar entrada a la colocación de la vía sobre él e ingresar al puente los primeros vehículos (grúas) , cuya misión era la de retirar los viejos tramos de 20 metros y los restantes elementos del Puente Bailey.
. . .
Finalmente , el 18 de julio de 1963 se terminaron totalmente las obras y se procedió a su inauguración dando paso al tráfico en forma permanente.
Nota de redacción : La Dirección de obras en el Queguay estuvo a cargo del Ingeniero don Enrique Campal. La sustitución del puente de emergencia por el definitivo , fue realizada bajo la dirección del Ingeniero don Héctor Pastori **"**

1960-1961

***** En lo que atañe a trabajos para mejoramiento edilicio propio , se destacan entre otras las siguientes obras interiores del cuartel : Pintura de los techos del Batallón , ampliación de la carpintería e instalación de una sierra eléctrica , construcción de las instalaciones para albergar aves y depósito de herramientas , construcción de 6 chiqueros , confección de bloques , reforma de la cocina , confección de 3 hornos de ladrillo para las viviendas del personal de tropa , acarreo de arena y pedregullo para las viviendas del personal de tropa.-

* En coordinación con el Ministerio de Obras Públicas en este año 1961 , con el empleo de explosivos se realiza la **profundización de los canales de acceso para las balsas de San Gregorio de Polanco.**-

1962

** Desde el mes de febrero , la Unidad dispone de un destacamento en (San Gregorio de Polanco) la **Represa Hidroeléctrica del Rincón del Bonete** , para realizar trabajos de forestación , viveros y despeje de montes naturales en los predios de UTE (Usinas Telefónicas del Estado) , obra que , en forma alternada , le insumirá a la Unidad más de una década.-

* Se colaboró con la Sección Ingeniería Civil de U.T.E. , en trabajos de explotación de cantera para la extracción de piedra , a ser utilizada en el nuevo trazado de la **carretera al Rincón del Bonete**.

* Se trabajó conjuntamente con el **M.O.P.** (Ministerio de Obras Públicas), Dirección de Hidrografía , para la profundización del canal de acceso al norte de la balsa de San Gregorio de Polanco , mediante la utilización de explosivos. Efectuándose el mismo trabajo en el Paso Luciano sobre Arroyo Salsipuedes , profundizando también el acceso de la Balsa allí existente.

* Mediante el empleo de explosivos se abrieron canales para las instalaciones sanitarias en la construcción de **Viviendas Municipales** , colaborando así con el pedido del**Consejo Local**.

* Sobre finales de este año , se retira el material Bailey , instalado sobre el **Río Queguay** , y se comienza la colaboración con AFE para la construcción del puente permanente.-

1963

* En este año , un destacamento trabajó en la **forestación de una Isla en el Lago del Rincón del Bonete**.

* Desde el 12 de agosto al 9 de setiembre se realizaron mejoras en la **Escuela de Chamberlain**.

* El 10 de noviembre se inaugura el 1er. block de viviendas para el personal , conformando en total 6 casas. -

1964

* Durante el presente año la Unidad recibe un moderno parque de maquinaria , material que le permitirá encarar trabajos de nivel técnico más elevado y obras de mayor envergadura en plazos mucho menores. En este año y con el

empleo del nuevo equipamiento, el Batallón realiza los accesos a los puentes de **Ruta No. 30 sobre Arroyo Pintado y Pintadito** , efectuando un trabajo similar en **Bajada de Pena** (también en Ruta No.30).-

1965

***** Prosigue durante este año la **colaboración con distintos organismos en varias localidades**, llevándose a cabo diversas tareas, tales como : * colocación de alambrado en el Liceo de Paso de los Toros ; * acarreo de material y relleno de un área en el predio de la Escuela Industrial de Paso de los Toros ; * en Rincón del Bonete , acarreo de paja , arranque y envío de 100.000 mudas a San Gregorio ; * en San Gregorio plantación de 5.000 pinos ; * en coordinación con el Concejo Local de Paso de los Toros , traslado de tierra para remodelación de la avenida principal de la localidad.-

1966 - 1980

***** En el transcurso del año 1967, el Batallón de Ingenieros No.3, se dedica a continuar las obras tanto en sus instalaciones, como en las obras que la Unidad estaba desarrollando en **Bajada de Pena y Rivera**.

****** Durante 1968 , las obras en **Bajada de Pena y Rivera** avanzan con dificultad debido a dos causas principales : 1ero. por tratarse de trabajos cuya responsabilidad no radicaba exclusivamente en el Ejército , por el contrario eran compartidos y necesariamente coordinados con otras reparticiones del Estado , algunas de las que no lograban solucionar con la premura del caso , distintas carencias o problemas que surgían en el desarrollo de las tareas. 2do. las características del terreno con importantes afloraciones rocosas , provocaban un enorme desgaste y deterioros continuos en el equipamiento militar ocasionando necesidades logísticas en forma ininterrumpida. Ante tales circunstancias es de rigor destacar , que el comando del Batallón y el personal destacado debieron poner en juego toda su capacidad y mayor esmero para evitar la detención de actividades , que terminaron por insumir un tiempo de casi 6 (seis) prolongados años.-

***** También durante el año 1968 , personal con la grúa automóvil concurren a la **Colonia Española en Bella Unión** , (Dpto. de Artigas) a efectos de colaborar con la construcción del ingenio azucarero **CALNU** (Cooperativa Azucarera del Norte del Uruguay).-

***** En el correr del año 1969 , agrega a las tareas que estaba desarrollando en Bajada de Pena , Rivera y Cuartel de Tacuarembó (explanación del terreno para su nueva sede), la construcción de viviendas destinadas al **nuevo asentamiento de vecinos** , que debieron ser trasladados como consecuencia del nuevo trazado de la Ruta 5.

* A su vez , en 1971 ,además de continuar desarrollando sus actividades específicas , se construyen **dos embarcaderos semiflotantes en el Río Uruguay** , uno para servir a la autobalsa que realizaba el servicio Paysandú (en Uruguay) - Colón (en Argentina) , mientras no se terminara el puente "General Artigas" que conectaría esas localidades. El segundo embarcadero , se instaló a la altura , del mismo río , en que se estaba construyendo el Puente "General San Martín" , que comunicaría Fray Bentos (en Uruguay) con Puerto Unzué (en Argentina).-

* En 1970 se colabora en el reacondicionamiento del mobiliario del **Hospital de Paso de los Toros** y el edificio de la **Escuela de la Villa de San Gregorio de Polanco**.

* Durante 1973 se crean los **Liceos Militares del interior del país** , ello se traduce en que el correspondiente a la D.E.III (División de Ejército No.3) , se organice en base a Oficiales y Personal Subalterno correspondiente a esta Unidad . Al mismo tiempo , las reformas encaradas en el local adquirido al efecto (actualmente sede del Grupo de Artillería No.3) , son llevadas a cabo por el Batallón , que en un tiempo de dos meses , posibilitó su funcionamiento provisorio (en forma de internado) en la fecha establecida . Los Servicios de seguridad durante el primer año , también fueron cumplidos por el Batallón.

* En el transcurso de 1974 se procede al **bituminizado de varias calles de Paso de los Toros**.

* La Unidad participa activamente en la ejecución del **Plan NORIONE (Norte del Río Negro)** , del que se destacan la construcción de policlínicas y escuelas en áreas rurales y caminos de penetración para las localidades aisladas , son ejemplo de esto la Policlínica de Chamberláin , la escuela de San Benito , el Camino Achar-San Benito , dentro de la importante tarea de mejorar las condiciones de higiene y bienestar de la sacrificada población rural , se especializó personal en perforación de pozos de agua , realizándose múltiples tareas de este tipo en apartadas villas-ranchos de los departamentos de Artigas y Tacuarembó.

* Se construye durante el mismo año 74 , el local destinado a sede del 3er. Escalón de Mantenimiento Divisionario , la primera pista de guerra Divisionaria toma forma en la Unidad , conjuntamente con una pista de atletismo con saltómetros , canchas de fútbol , básquetbol y voleibol , las que pasaron a ser aprovechadas por toda la población isabelina en competencias liceales y Nacionales , al ser la única existente en la localidad.-

* Con el objetivo de dar una solución global a varios aspectos de la problemática interna de la Unidad , se construye durante este período (año 1975) : * una importante edificación que daría cabida a la policlínica

interna abarcando varias ramas sanitarias (odontología , pediatría , medicina general y primeros auxilios) , * una panadería y fábrica de fideos y pastas para atender necesidades de toda la guarnición isabelina (División de Ejército III ; Batallón de Ingenieros No.3 ; Liceo Militar No.3 y Liceo Militar No.2 en Durazno) , * una cámara frigorífica con antecámara para la conservación de frutas y verduras , y con capacidad para 1000 kilogramos de carne ; * local para la cantina de la unidad ; logrando con el funcionamiento de estas nuevas instalaciones un importante ahorro de rubros económicos al SIE (Servicio de Intendencia del Ejército).-

* Con el propósito de ampliar su capacidad locativa se emprende la construcción de unnuevo y moderno alojamiento para Personal Subalterno , y al mismo tiempo se efectúa la explanación de terreno para una más amplia plaza de armas interior. Casi simultáneamente se da comienzo a las obras para la nueva sede del Comando Divisionario en las afueras de la Ciudad de Tacuarembó , trabajos que serían culminados durante 1985. -

* En lo que tiene relación con obras de interés general y social , la Unidad efectúa una variada gama de obras , remodelaciones y refacciones en distintas reparticiones de servicio público en las localidades de **Paso de los Toros , San Gregorio de Polanco , Achard , Peralta y Cardozo**.-

* Entre los años 1976 a 1978 , personal y maquinaria participan en las siguientes actividades : * **hormigonado de diversas calles** , por cuenta de la Intendencia Municipal de Tacuarembó ; * trabajos de **alcantarillado en Paso de los Toros** y en el camino a Arroyo del Tala ; * descarga de una **planta trituradora de Rocas , en Bella Unión** ; * montaje de tanques de amoníaco en el **Frigorífico Tacuarembó** ; * **bituminizado** del acceso a la represa hidtroeléctrica Gabriel Terra.

* Se apoyó además en este período a diferentes entes y organismos del Estado para la ejecución de variadas obras , destacándose entre ellas la construcción del **ramal ferroviario (de A.F.E.) que comunicaba las localidades de Mercedes y Ombucito.-**

1982 - 1985

* El 18 de febrero de 1985 son enviados al paraje de **Arroyo de Carpintería** (Dpto. de Tacuarembó) un destacamento de 40 hombres con la finalidad de montar un puente Bailey de 45 metros de longitud para sustituir transitoriamente los tramos deteriorados del puente ferroviario existente. En estrecha colaboración con ingenieros de **AFE** , la tarea se finaliza exitosamente en 5 intensas jornadas de trabajos ininterrumpidos que permitieron una rápida habilitación del cruce.



* En este período se constituye otro destacamento de 25 hombres en el Campo Militar No. 2 de Zapará , esta vez con la finalidad de construir un " puente de circunstancias " de 50 metros de extensión y tendido a lo largo de una zona sumamente anegadiza que impedía el tránsito de vehículos en tiempos lluviosos entre Zapará y la Ciudad de Tacuarembó. Con la construcción de esta " obra circunstancial " se logró acortar el recorrido desde el Campo a la capital Departamental en aproximadamente 20 kms.

1987

* El 22 de julio el Batallón toma posesión del Padrón No. 10385 de la 10º..Sección Judicial de Tacuarembó , propiedad del M.D.N. . y que perteneciera a la Sucesión Acuña. Este importante predio , con una superficie de casi 107 hectáreas y contiguo a la Unidad , le ha de brindar posibilidades de proyectar nuevas instalaciones y áreas de instrucción que le permitirán continuar ampliando las ya existentes o excesivamente concentradas.-

1988

* En este año , el país recibe por segunda vez la **histórica visita de S.S. el Papa Juan Pablo II** , con tal motivo , y al disponer esta Unidad del material Bailey de extraordinaria versatilidad , es que cede parte del mismo al Batallón de Ingenieros de Combate No.2 (de Florida) , que tendría idénticas responsabilidades por tal acontecimiento , y otra parte importante del mismo equipo lo traslada a la **Ciudad de Salto** levantando un **estrado papal en apoyo a la Intendencia local**.-

* El 4 de abril del año que se trata , se finalizan los trabajos de saneamiento en la localidad en apoyo al **Plan NO.RIO.NE** (Norte del Río Negro) , que , iniciados en 1975 debieron ser suspendidos por falta de rubros. Estos trabajos no significaron lo que puede suponer un simple zanjeado a través de las calles de la ciudad , sino que exigieron el delicado y muy cuidadoso empleo de explosivos en pleno centro urbano , lo que otorga a esta obra una gran

repercusión a nivel comunitario habiéndose colocado aproximadamente **2000 metros de cañería subterránea** -

* Para su mejoramiento funcional , se reforma y remodela una antigua edificación interior , destinándola a funciones administrativas tales como : Habilitación , Oficina de Operaciones , y Departamento fotográfico. -

1989

* Prosiguiendo en la política de dar respuesta a las necesidades locativas y remodelación de las cada vez más anticuadas edificaciones , el 12 de julio de este año se finaliza laconstrucción de 4(cuatro) nuevos y actualizados alojamientos para Personal Superior con la totalidad de los servicios correspondientes.-

* A solicitud de la **Dirección Vialidad del M.T.O.P. (Ministerio de Transportes y Obras Públicas)** , el Batallón consideró las posibilidades de demolición de un puente de hormigón armado , situado en la Ciudad de Tacuarembó sobre Arroyo Quiebrayugos. Según establece el Dr. Orestes Araújo en su " Diccionario Geográfico del Uruguay " , " ...el Quiebrayugos , tributa por la orilla derecha del arroyo Tacuarembó Chico ".-
Para esta empresa , se empleó el sistema de colocación de un determinado número de cargas pequeñas , y detonando estas en distintos tiempos mediante el empleo de retardadores. Finalmente la demolición se llevó a feliz término , empleando para la misma casi 200 kilogramos de explosivos . Este trabajo , que por sus características forma parte de las tareas específicas del Arma de Ingenieros en combate , significó una exclusiva oportunidad de llevar a la práctica este tipo de misiones de elevado nivel técnico.-

La crónica de la Revista "Ejército" No.5 , describe los trabajos de esta manera **:**

Un Trabajo Típico del Arma (1989)

" Efectuando el reconocimiento y estudio de las características del puente y del terreno, se apreció que era una obra de arte de primera categoría, en loza de hormigón armado continua, en dos tramos de 8 metros cada uno. Ambos se encontraban descansando en 6 apoyos intermedios, dispuestos en muros transversales al eje longitudinal con junta entera al tercer y cuarto tramo, con un largo de puente de 16 metros y 4.60 metros de ancho.
El material de construcción del puente (hormigón reforzado con varillas de acero) tiene, compartimientos "mecánicos" diferentes: el hormigón resiste "esfuerzo de compresión" y el acero, los de "tracción". Para su destrucción se debió realizar, mediante el empleo de explosivos, la demolición de este material. La experiencia del Ejército en este tipo de trabajos, nos asegura la desintegración de hormigón y la permanencia inalterable del acero, lo cual exige un especial cuidado en la colocación de las "cargas", de manera de eliminar el hormigón de determinado punto, dejando libre el acero, el que, sin la presencia del hormigón, no presentará ninguna resistencia por sí.
La técnica empleada fue simple, se basó en utilizar un importante número de cargas pequeñas, en lugar de una carga única, detonando éstas en distintos tiempos mediante el uso de retardadores, eliminando así la consecuencia no deseada de la destrucción - onda expansiva, vibración, etc. - que siempre causa

inconvenientes o deterioros sobre estructuras adyacentes.
Cerca de la obra a demoler, existían construcciones, lo que obligó a tomar las medidas necesarias en los cálculos técnicos para que el explosivo utilizado fuera compatible con las "distancias de seguridad" correspondientes.
Estos cálculos arrojaron un total de 193.200 kg. de explosivos. Este volumen determinó, por seguridad, que se destruyeran primero los "estribos" del puente y en una segunda etapa la "loza y apoyos".
Mediante el empleo de los "retardadores" las cargas detonaron en tiempos distintos, lo cual hizo que las vibraciones producidas fueran casi nulas **. . . " .-**

Bibliografía: * " Historia del Arma de Ingenieros y sus Unidades Constitutivas" Montevideo 1991 . Autor : Tte.1º. (Equiparado) Lic. Uruguay R. Vega Castillos . Departamento de Estudios Históricos del Estado Mayor del Ejército . Páginas 261 a 319 (Referencias citadas por el autor : Revista "Ingenieros y Trasmisiones" Nos.1 y 2 ; Cap. Mariano Cortes Arteaga "Historial del Arma de Ingenieros 1915-1932" ; Revista Militar "Alerta" junio 1923 ; E. Armand Ugon y otros "Compilación de Leyes y Decretos 1825-1930" Tomo 52 ; Archivo del EME Sección Oficiales ;Diario "La Mañana" No.8483 19 Setiembre 1941 ;Revista "El Soldado" Nos. 12 y 52 , Agosto 1979 y Noviembre 1976 respectivamente).-

---

1990

* En el mes de junio del presente año la Unidad recibe las instalaciones ubicadas en la localidad y que pertenecieran al 3er. Escalón de Mantenimiento Divisionario , estos amplios y potenciales pabellones ofrecerán importantes posibilidades para distintos empleos funcionales futuros. -

1990 - 1995

* Construcción en 1995 , de **puente con material Bailey en la rambla de Montevideo** , cuando se realizaban los trabajos de construcción del colector , a los efectos de habilitar el paso de la calle Río Negro.-

* Construcción de un puente BELGA tipo III de 16 Mts. de extensión sobre **arroyo Batoví en el Departamento de Tacuarembó** , uniendo la Ruta No. 59 con la Ruta Nº 5 en apoyo a la Intendencia Municipal .-

* Construcción de un puente de madera de 25 Mts. de longitud en apoyo a **I.N.I.A.** en la Ciudad de Tacuarembó.-

1996

* Apoyo con personal y material en trabajos de **electrificación rural en al zona de Minas de Callorda** , construyendo los pozos para 40 km. de líneas de columnas.-

* En apoyo a la **Intendencia Municipal de Tacuarembó** se contribuye , con material dePuente Bailey , para la infraestructura de stand en la exposición del LATU (Laboratorio Tecnológico del Uruguay).-

1998

* Construcción de Puente Bailey de 48 mts. de extensión , con una estructura del tipo DD (Doble-Doble) en la **rambla de la Ciudad de Fray Bentos** en apoyo a la I.M.R.N. (Intendencia Municipal de Río Negro) , uniendo esta Ciudad con el Balneario Las Cañas , facilitando de ésta manera el tránsito sobre dicha ruta de trascendente explotación turística para la zona.-



Puente BAILEY (Estructura Doble- Doble) conectando el Balneario "Las Cañas" con la ciudad de Fray Bentos.-

* Apoyo con personal y materiales en la explotación de madera de la Isla Rospide en el lago artificial de la Represa del Rincón del Bonete , para la Unidad Forestal del Ejército.-

* Colaboración en la construcción de pozos para columnas con destino a **electrificación rural en Villa Ansina**.-

1999

* Inicio de los trabajos de construcción del nuevo Pabellón Comando , y comienzo de la planificación de la remodelación de la Unidad.-

* En el mes de enero de este año , el Batallón emprende tras un **convenio con A.F.E. (Administración de Ferrocarriles del Estado)** la descarga y acopio de rieles en distintas estaciones de dicho organismo .-

2000

* Apoyo con material de puente Bailey , vehículos y personal en la realización de la**Expoferia Ovino Artesanal de Paso de los Toros**.-

2001

* En este año se comenzó con los trabajos de **recambio de rieles y durmientes** así como de la nivelación y alineación de los mismos en un tramo de 30 Kilómetros de vía férrea entre Tres Árboles y Guichón en apoyo al ente ferroviario del Estado (A.F.E.)-

2002

* Se finalizó la construcción y se inauguró el nuevo Pabellón Comando de la Unidad.-

* Se continuó con los trabajos de recambio de rieles y durmientes en **apoyo a A.F.E.** en el tramo comprendido entre las estaciones de Piñera y Merinos.-

2003

* Construcción de escenario con material de Puente Bailey para la **Expo Ovina Industrial Artesanal de la Ciudad de Paso de los Toros**.-

* Continuación de los trabajos de remodelación de la Unidad , se construyen los nuevos accesos , parques , jardines y garita de entrada.-

* Construcción e identificación con nombres históricos de la Unidad , avenidas , calles y áreas dentro de la misma.-

* El 29 de Noviembre se construye y se inaugura el nuevo casino de Personal Superiordenominándolo " Mayor Victoriano Rovira " (Primer Comandante de la Unidad en 1922) .-

* Se desarrolla la denominada "Area de Producción Ansina ", la que abarca , carneadero , ganadería , suinicultura , apicultura , huerta orgánica y piscicultura .-

2004

* Construcción de un Puente Bailey con estructura DT (Doble Triple) de 48 Mts. en la localidad de Minas de Corrales , en apoyo a la **Minera San Gregorio**.-



Personal armando la estructura Doble - Triple para apoyo a Minera San Gregorio (Minas de Corrales)



Lanzamiento del Puente BAILEY Tipo Doble-Triple en localidad de Minas de Corrales



Puente BAILEY (Tipo Doble-Triple) terminado en localidad de Minas de Corrales en apoyo a Minera San Gregorio.



2da. Vista. Puente BAILEY (Tipo Doble-Triple) terminado en localidad de Minas de Corrales en apoyo a Minera San Gregorio.

* Construcción de la nueva " Area de Servicios " : panadería , carnicería , cocina y administración , denominándola con el nombre de "Sgto.Antonio Giorello ".-

* Construcción en la entrada a la Unidad , sobre la Avenida " 29 de Noviembre " unaréplica de la Fortaleza de Santa Teresa.-

* Construcción del nuevo alojamiento para Personal Superior , el cuál lleva el nombre de " Teniente Coronel " Celestino Bové ".-

* Realización de importantes reformas edilicias , alambrada perimétrica , demoliciones de edificaciones vetustas y comienzo de la construcción de la nueva Area Sanitaria.-

NÓMINA HISTÓRICA de JEFES de la UNIDAD

BATALLÓN de FERROCARRILEROS y TELEGRAFISTAS No.1 (1922)

Mayor Victoriano Rovira (Interino)........................29 nov 1922 - 20 mar 1923
Tte. Cnel. Celestino C. Bové...............................20 mar 1923 - 25 abr 1923

BATALLÓN de INGENIEROS No. 3 (FERROCARRILEROS) (1923)

Tte. Cnel. Celestino C. Bové...............................25 Abr 1923 - 8 may 1923

BATALLÓN de FERROCARRILEROS No. 1 (1923)

Tte. Cnel. Celestino C. Bové.................................8 may 1923 - 7 feb 1925

BATALLÓN de INGENIEROS No. 3 (FERROCARRILEROS) (1925)

Tte. Cnel. Celestino C. Bové.................................7 feb 1925 - 18 feb 1925
Tte. Cnel. Orosmán Vázquez Ledesma.......20 Febrero 1925 - 30 Octubre 1928
May. José A. Papa (Jefe Accidental)..............30 Octubre 1928 - 24 Abril 1929
Tte. Cnel. Salvador Gandolfo (Jefe Accid).......24 Abril 1929 - 27 Febrero 1930
May. José A. Papa (Jefe Accidental)................22 Marzo 1930 - 16 Junio 1930
Tte. Cnel. Orosmán Vázquez Ledesma............10 Junio 1930 - 30 Marzo 1932
Coronel Celestino C. Bové............................30 Marzo 1932 - 20 Enero 1934
Tte. Cnel. Isidro Lamas..........................20 Enero 1934 - 27 Diciembre 1935
Tte. Cnel. Plinio Cosio (Interino)...............27 Diciembre 1935 - 16 Abril 1936
Tte. Cnel. Plinio Cosio (Titular).....................16 Abril 1936 - 17 Agosto 1936
May. José P. Lamela.................................17 Agosto 1936 - 21 Marzo 1937
Tte. Cnel. Isidro Lamas..........................26 Junio 1937 - 20 Noviembre 1937
May. Gabino Anfusso (Jefe Accidental).............30 Abril 1938 - 05 Marzo 1940

BATALLÓN de INGENIEROS No. 3 (1940)

May. Gabino Anfusso (Jefe Accidental).............05 Marzo 1940 - 17 Abril 1940
May. Miguel Gamou (Interino)...........................17 Abril 1940 - 20 Abril 1942
May. Gabino Anfusso (Interino).....................20 Abril 1942 - 17 Agosto

1944
May. Gabino Anfusso (Titular)......................17 Agosto 1944 - 01 Enero 1946
May. Carlos A. Marfetán (Jefe Accidental).........01 Enero 1946 - 04 Abril 1946
May. Carlos A. Marfetán (Interino)................04 Abril 1946 - 17 Octubre 1946
Tte. Cnel. Ángel Rodríguez..........................17 Octubre 1946 - 20 Abril 1948
May. Oscar G. Cardozo (Jefe Accidental)........26 Abril 1948 - 02 Octubre 1951
May. Jaime Igorra (Jefe Accidental)......02 Octubre 1951 - 06 Noviembre 1951
Tte. Cnel. Gregorio B. Laens............06 Noviembre 1951 - 05 Setiembre 1952
Tte. Cnel. Oribe Alvez.............................05 Setiembre 1952 - 15 Julio 1955
Tte. Cnel. Andrés González.........................15 Julio 1955 - 05 Febrero 1960
May. Domingo A. Nunnes............................05 Febrero 1960 - 19 Julio 1960
May. Alberto M. F. Oliva (Jefe Accidental)..........26 Julio 1960 - 18 Junio 1963
Tte. Cnel. Alberto M. F. Oliva Russi.................18 Junio 1963 - 08 Junio 1965
Tte. Cnel. Alfredo Ramírez.......................08 Junio 1965 - 12 Setiembre 1967
Tte. Cnel. Juan A. Bonifacino...........12 Setiembre 1967 - 12 Setiembre 1969
Tte. Cnel. Oscar Parodi..........................12 Setiembre 1969 - 16 Mayo 1972
Tte. Cnel. Luis A. Mautone............................16 Mayo 1972 - 20 Mayo 1975
Tte. Cnel. Dieter R. Kellner.........................10 Junio 1975 - 14 Febrero 1978
Tte. Cnel. Miguel H. Gamou.......................14 Febrero 1978 - 14 Enero 1981

BATALLÓN de INGENIEROS de COMBATE No. 3 (1981)

Tte. Cnel. Miguel H. Gamou...........................14 Enero1981- 24 Febrero 981
May. Julio A. Techera..............................24 Febrero 1981 - 04 Agosto 1981
Tte. Cnel. Julio A. Techera.........................04 Agosto 1981 - 02 Marzo 1985
May.José M. Lapasta (Jefe Accidental)............02 Marzo 1985 - 25 Abril 1985
Tte. Cnel. Dany O. García...........................25 Abril 1985 - 09 Febrreo 1988
Tte. Cnel. Eduardo Comotto.....................09 Febrero 1988 - 07 Febrero 1991
Tte. Cnel. Ariel V. Santana..........................07 Febrero 1991 - Febrero 1993
Tte. Cnel. Juan M. Mancebo................................Abril 1993 - Febrero 1997
Tte. Cnel. Luis E. Pereira................................Febrero 1997 - Febrero 2000
Tte. Cnel. Rúben D. Hernández..........................Febrero 2000 - Enero 2003

Tte. Cnel. Gustavo D. Méndez.................29 Enero 2003 - 27 Setiembre 2004
Tte. Cnel. Alejandro J. Trentini..............27 Setiembre 2004 - 15 Febrero 2007
Tte. Cnel. Milton Machado.....................15 Febrero 2007 - 10 de febrero 2010

Tte. Cnel. Valmir Freitas.............10 de febrero de 2010 - 3 Febrero 2011

Tte. Cnel. Javier Rodríguez.............3 de febrero de 2011 - 15 Febrero 2014

Tte. Cnel. Batlle Viera.........................Febrero 2014 -

Bibliografía :

* Material informativo obtenido de : textos , gráficos e imágenes , suministrado por el Comando del Batallón de Ingenieros de Combate No.3 y del CD Edición 2004 "Historia del Arma de Ingenieros y sus Unidades Constitutivas" , editado por la Inspección del Arma de Ingenieros.-